

Gemi Yakıt Satım Sözleşmelerine İlişkin Kısa Notlar **ve Covid-19 Etkisi**



Av. Mehmet Hakan Tüfekçi
Tüfekçi Hukuk Bürosu
htufekci@tufekcilaw.com



Maliki bulunduğu gemisini bizzat kendi nam ve hesabına deniz ticaretinde kullanan Donatan veya -aksine sözleşme de hüküm yok ise- bir çıplak gemi kira sözleşmesi (bare-boat/demise charter party) ile ticaretini yapan gemi kiracısı (bare-boat/demise charterer ya da Türk Ticaret Kanunu ["TTK"] m.1119 bağlamında "kiracı") veya -yine aksine sözleşmede hüküm yok ise- bir zaman charteri sözleşmesi (time charter party) ile

belli bir zaman dilimi için ticari yönetimi (employment of the vessel) kendisine bırakılan zaman chartereri (TTK m.1131 anlamında "tahsis olunan"), gemiyi ticarete kullanması, geminin seyr-ü sefer etmesine bağlıdır. İşte tam bu nokta da gemi işletmesinin en önemli maliyet kalemlerinden biri olan gemi yakıtı, hukuki açıdan "gemi yakıt satım sözleşmesi" olarak deniz ticareti hukuku dünyasında kendisini göstermektedir.

Bu amaçla her şey önce belirtmek gerekir ki, gemi yakıt ikmalinde klasik bir "taşınır satım sözleşmesi"dir. Bu açıdan bakıldığında son tüketen olarak bir tarafında Alıcı sıfatı ile gemi maliki, kiracısı ya da zaman charteri bulunurken sözleşmenin diğer tarafında satıcı sıfatında denizcilik pratiğinde daha sıklıkla görülen şekli ile yakıt ticareti ile uğraşan şirketler/kişiler (bunker trader) ya da doğrudan fiziki gemi yakıt ikmalini gerçekleştiren (ihrakiye) yakıt ikmalcileri (physical bunker supplier) bulunmaktadır. Öyle ki, yakıt satım sözleşmeleri bu açıdan değerlendirildiğinde, yakıtı tüketen gemi işleteni (işleten sıfatını; malik, kiracı ya da zaman charteri olarak burada kullanıyoruz) ile son aşamada yapılan yakıt satım akdi yapılan kadar, arada en az bir fiili yakıt ikmalcisi ile bir veya birden fazla bunker trader şirketi arasında "aynı yakıt" ilişkin birden çok yakıt alım sözleşmesi yapılabilmektedir. Bu husus şu açıdan hayati önemdedir; "aynı yakıt" ilişkin farklı hükümler içeren birden çok sözleşme farklı taraflar arasında yapılmaktadır ve "aynı yakıt" ilişkin bu satım sözleşmelerinin birinde "satıcı" konumunda olan taraf, diğerinde "alıcı" sıfatını sahip olabilecek, her bir sözleşmenin hükümleri de farklılık arz edeceğinden, bir ihtilaf vukuunda "alıcı" ya da "satıcı" sıfatına göre ilgili taraf farklı -ve belki de hiç arzu etmediği ve öngörmediği- hukuki rejime tabi olabilecektir.

Farazi bir senaryo

Bir örnek ile yukarıdaki açıklamalarımızı somutlaştırmak gerekirse -isimler tamamen tarafımızca uydurulmuştur- mv DEREPAZARI gemisinin maliki Türkiye'de yerleşik Derrepazarı Denizcilik ve Ticaret A.Ş., gemisini bir off-shore şirketi olan Mapavri Shipping Ltd. zaman charter sözleşmesi ile tahsis etmiştir. Aralarındaki zaman charteri sözleşmesi gereğince -veya bu sözleşmede hüküm yok ise ve sözleşme Türk hukukuna tabi ise TTK m.1135 hükmünce- geminin yakıt giderlerine zaman chartereri katlanacak

tır. Diğer bir anlatımla, zaman charteri sözleşmesi süresi boyunca gemi yakıtını zaman chartereri satın alacaktır. Zaman chartereri, Malta'da yakıt satın alımı için bunker trader şirketi X Bunkering Co. ile -geminin scrubber'i da olmadığından- 100 mt VLSFO alım-satım akdi ("1.yakıt satım sözleşmesi") yapmıştır. X Bunkering Co. şirketi bir bunker trader ve fakat fiili yakıt ikmal şirketi olmadığı için, zaman chartereri ile anlaştığı (bunker sektörü dilinde bağladığı) yakıtın mv DEREPAZARI gemisine ikmal için Malta'da yakıt ikmal yapma izni ve yetkisi olan Y Petrol Suppliers Inc. şirketi ile anlaşmıştır ("2.yakıt alım sözleşmesi").

İkmal sonrası yaklaşık 16 günlük sefer ile gemi Baltimore'a tahliye için gitmiştir. Baltimore'da PSC tarafından gemideki yakıt tanklarından rastgele alınan numunelerde, %0.50 kükürt oranının üzerinde yakıt, gemi yakıt tanklarında bulunmuştur (gemi boşaltma limanına varduktan sonra 2 gün sonunda numune alımı ve test sonuçları çıkmıştır, yani yakıt ikmal ile PSC tarafından yapılan test sonuçlarının arasında 18 günlük zaman aralığı vardır). Bu husus IMO 2020 kurallarının ihlali neticesi doğurduğundan Baltimore'daki yetkili idarece gemi malikine idari para cezası tahakkuk ettirilmiştir.

Ortada ayıplı bir ikmal olduğu düşünülmektedir. Malik, aleyhine tahakkuk ettirilen idari para cezası, yakıt tanklarının tekrar temizlenmesi ve maruz kaldığı sair maddi kayıplarına ilişkin zaman charteri sözleşmesi kapsamında (örn. Gentime klov.6(e) veya NYPE 93 klov 9(b) belirtildiği gibi "anlaşılan yakıt özellikleri dışında yakıt tedariki" ya da Gentime klov.18(b) "zaman chartererinin mevzuata uygun şekilde gemiye yakıt tedariki yapma borcu" gibi) zaman chartererinden bu kayıpların karşılanmasına dönük talepte bulunmuştur. Zaman chartereri bu süreç zarfında gemi maliki ile olan ihtilafından dolayı bunker trader şirketi X Bunkering Co. ile irtibatla kalmış ve yaklaşık yakıt ikmalinin gerçekleşmesinden 19 gün sonra (bunker trader'a "ayıplı mal/yakıt" bildiriminde bulunmuş ve bunker trader şirketinin olası sorumluluğuna ilişkin haklarını saklı tutmuştur. Bunker trader firması da benzer şekilde "ayıplı mal/yakıt" ikmal dolayısı ile gemi yakıt ikmalcisi Y Petrol Suppliers Inc. şirketine aynı gün içinde (yakıt ikmalinin gerçekleşmesinden 18 gün sonra) bildirimde bulunmuş ve fiziki yakıt ikmalcisi şirketinin olası sorumluluğuna ilişkin haklarını saklı tutmuştur.



Zaman charteri sözleşmesi kapsamında hukuki durum

Zaman charteri sözleşmesi kapsamına zaman chartereri Mapavri Shipping Ltd. tarafından bunker trader şirketi X Bunkering Co. ile yapılan sözleşme çerçevesinde, gerçekten de satıma konu yakıtın IMO 2020 kurallarına (ya da taraflarca anlaşılan yakıt özelliklerine) aykırı olması durumunda, zaman charterinin, zaman charteri sözleşmesi gemi malikine karşı sorumluluğu mevzubahis olacaktır. Malik, bu kapsamda zaman chartererinden sözleşmeye aykırı davranması sebebi ile maddi kayıplarını talep edebilecektir.

1.Yakıt satım sözleşmesi kapsamında hukuki durum

Zaman charteri Mapavri Shipping Ltd. ile bunker trader şirketi X Bunkering Co. arasındaki 1.yakıt satım sözleşmesine aykırı şekilde gerçekten de IMO 2020 kurallarına aykırı şekilde bir "ayıplı mal" satımı gerçekleşmişse, bu durumda zaman chartereri de zaman charteri sözleşmesinde malike karşı olan sorumluluğunu bu sefer 1.yakıt satım sözleşmesi hükümlerine göre bunker trader firmasına yansıtmak isteyecektir. Bunker trader şirketleri tarafından hazırlanan yakıt satım sözleşmeleri bu kapsamda birçok sözleşme kaydı içermektedir. Özellikle burada üzerinde durulması gerektiğini düşündüğümüz konu, "bildirim sürele-

ridir". Zira birçok gemi yakıt satım sözleşmesinde "Alıcı" için "yapılan yakıt ikmalinin gerçekleştiği günden sonra 14 ila 21" gün gibi sürelerde "Satıcı"ya satıma konu yakıtın kalitesinin (quality) taraflarca kararlaştırılan özellikte olmadığına dair bildirim yapma zorunluluğu getirilmiştir. Bu sürenin geçmesinin yaptırımı olarak da Alıcı'nın olası haklı talebinin geçerli olmayacağı belirtilmiştir. Senaryomuz kapsamında değerlendirildiğinde yakıt ikmalinden 18 gün sonra zaman charteri tarafından bunker trader şirketine yapılan bildirim, aralarında ki sözleşme hükmünün "kaliteye ilişkin talepler 14 gün içinde yapılmalıdır" gibi olması durumunda geçersiz addedilebilecek ve fakat "kaliteye ilişkin talepler 21 gün içinde yapılmalıdır" geçerli olabilecektir.

2.Yakıt satım sözleşmesi kapsamında hukuki durum

Yukarıda zaman charteri ile bunker trader X Bunkering Co. şirketi açısından açıkladığımız husus, benzer şekilde bunker trader X Bunkering Co. şirketi ile fiili yakıt ikmalcisi Y Petrol Suppliers Inc. şirketi açısından da paralellik taşımaktadır. Önemli iki farkla ki ; i. Burada bunker trader X Bunkering Co. şirketi bu sefer "Alıcı" konumundadır ve ii. Taraflar arasında 2.yakıt satım sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır.

Bu bağlamda bu sefer bunker trader X Bunkering Co. şirketine fiili yakıt ikmalcisi Y Petrol Suppliers Inc. şirketine yapılmak üzere 2.yakıt satım sözleşmesi ile belli bir süre zarfında bildirim yükümlülüğü getirilmiş olabilecektir. 2.yakıt sözleşmesinde örneğin alıcının satıcıya 14 gün içinde bildirim zorunluluğu belirtilmiş ise ve fakat Alıcı, 1.yakıt satım sözleşmesinde 21 güne kadar bildirim zorunluluğu çerçevesinde zaman charterinin talebinin haklı muhatabı olabilirken, 2.satım sözleşmesinde zorunlu bildirim süresi 14 gün olduğundan bu süreyi kaçırması ve dolayısı ile herhangi bir hak talep edememe durumu ile karşı karşıya kalınmış olabilecektir.

Sorumluluk limitleri

Detaya yine girmeden senaryomuzda diğer tüm şartların yanında zorunlu bildirim süresi şartlarının da her iki yakıt satım sözleşmesi çerçevesinde yerine getirildiğini ve gerçekten de "ayıplı yakıt" satımının gerçekleştiğini ve malikin (ve zincirleme -back-to-back- olarak zaman charterinin) de sorumluluklarının/maddi kayıplarının doğduğunu düşünelim. Yakıt sözleşmelerinde yine dikkat edilmesi gereken bir diğer neredeyse standart hüküm, sözleşme çerçevesinde sorumluluğu doğan tarafın bu sorumluluğunu belli bir azami miktar ile sınırlandırmasıdır. Diğer bir anlatımla, zaman charteri

diğer şartlar dışında ayrıca 1.yakıt satım sözleşmesinin bildirim süresi şartına da uymuş olsa ve gerçekten de ayıplı yakıt satımı söz konusu olsa bile, 1.yakıt satım sözleşmesinde bunker trader şirketi üst sorumluluk limitinin örneğin “50.000 USD” ya da “fatura bedeli” kadar olduğu durumlarda, zaman charteri malike karşı daha yüksek bir meblağ ile sorumlu olsa (ve hatta ödemedede bulunsa bile), bunker trader şirketinden alabileceği (diğer şartlar da gerçekleşirse) azami miktar bahse konu “50.000 USD” veya “fatura bedeli” olabilecektir.

Sonuç

Yukarıda yakıt satım sözleşmelerini çok dar çerçevede incelememize rağmen olası hukuki ihtilafları ve olası sonuçlarını resmetmeye çalıştık. Açıkçası avukatlık çalışma sahasının ciddi bir kısmını yakıt satım sözleşmelerine ilişkin ihtilafları elleçleyen bir avukat olarak her ne kadar hukuki olarak yukarıda tasvir edilen ihtilafların çıkma ihtimali bulunsa da, bu ihtilaflar denizcilik sektöründeki yakın ilişki içinde bulunan gemi maliki, zaman chartereri, bunker trader şirketi ya da fiili yakıt ikmalcileri arasında çok büyük oranda mahkemeye/taahkim yoluna gidilmeden hatta avukatlara dahi danışılmadan sonuçlandırılmaktadır.

Burada hukukten değil ama pratik anlamda kanaatimizce önemli addedilmesi

gereken husus, tarafların akdedecekleri yakıt alımı sözleşmelerinde, yakıt ticaretinde gerçekten uzman ve bu işi macera olarak değil, gerçekten İngilizcesi ile “code of conduct” ya da “code of ethics” değerlerini şiar edilen bunker trader şirketi veya fiili yakıt ikmalcisi şirketlerle çalışılmasıdır.

Son söz: Yakıt sözleşmelerinde covid-19 hususları

Son olarak, hayatımızın bu günlerde bir parçası olan COVID-19 ve buna bağlı yakıt satım akitlerinde ki olası yansımaları ilişkin çok kısa değerlendirme yapmamız gerekirse, başta hemen son söyleyeceğimizi ifade edelim “her bir potansiyel ihtilafı hukukten doğrudan (günlük dilde otomatikman) “mücbir sebep” (force majeure) addetmek imkansızdır zira her spesifik olay kendi mecrasında ve şartlarında değerlendirilmelidir”. Açıkçası, “mücbir sebep” hukuki kavramını çok rahat bir şekilde kullanmaktan dahi sarfınazar edilmesinin doğru olacağını düşünüyoruz.

Olayın özellikleri ve uygulanacak hukuka göre iddia eden tarafından “mücbir sebep” olarak addedilen vaka (halihazırda ki Covid-19 pandemi etkisi), borcun bu vakaya dayalı ifa edilmemesi sonucu bir “temerrüt” durumu (ve dolayısı ile “borca aykırılık”) oluşturabileceği gibi Türk Borçlar Kanunu (“TBK”) anlamın-

da “borçların ve borç ilişkilerinin son ermesi” kapsamında bir “ifa imkansızlığı” (TBK m.136), “kısmi ifa imkansızlığı” (TBK m.137) veya “aşırı ifa güçlüğü” (TBK m.138) de oluşturabilecektir.

Denizcilik sektöründeki aktörlerin örneğin gemi maliki ile charterer arasında akdedilen charterparti hükümlerinde özel olarak “force majeure” ya da bu istikametteki benzer klotlar düzenlenmemişken ve fakat charterparti de İngiliz hukukuna tabi ise, bu durumda “force majeure” hususlarının özel olarak düzenlenmemesi karşısında İngiliz hukuğu, “forje majeure” olarak sözleşmedeki düzenlenmeyen hususlara ilişkin uygulama imkanı bulamayabilecektir zira İngiliz hukukunda “force majeure”, hukukun yokluğunda uygulanacak genel prensiplerinden değildir. Lakin bu durumda İngiliz hukukundaki “frustration” kurumu eğer şartları gerçekleşirse uygulanma şansı bulabilir, lakin belirttiğimiz gibi tüm bu hukuki kavramlar olayın özelliklerine göre değerlendirilmelidir.

Bu yazıda ki açıklamalarımıza ilişkin görüş ve katkılarınız için htufekci@tufekcilaw.com e-mail adresinden bizimle doğrudan irtibata geçilmesini ayrıca talep ve rica ederiz.

